

# SOLDEN

Zaterdag  
8  
December

en volgende dagen

Onze  
ophefmakende  
aanbiedingen  
zullen U toelaten  
meer koopwaren  
te kopen  
voor minder geld.

meer koopwaren  
voor minder geld!

# AL' INNOVATION

HET GOEDKOOPSTE HUIS VAN GEHEEL BELGIË.

## Wordt de haringvisserij een Wetenschap?

(VERVOLG)

### DE JONGE HARING LEGT DE EERSTE

De naderende paaitijd, bijv. bedingt op zekere tijdstippen hare verplaatsingen. De volwassen haring eener zelfde bevolking begeeft zich regelmatig, ieder jaar, naar de paaiplaatsen. Alle in een zelfde streek gelegen. Welnu, voor bijna al de haringbevolkingen van den Noord-Oostelijken (Atlantischen Oceaan, zijn deze paaiplaatsen erkend.

Men kent thans hunne ligging. Men weet welk tijdstip de eerste haring op deze paaiplaatsen zal te voorschijn komen en tot op welk tijdstip de leggende banken elkander in de streek zullen opvolgen.

De paaiplaatsen en den paaitijd gekend zijnde, wordt het nog gemakkelijker, op eenige dagen na, de aankomst en de verdwijning der haring te voorzien. Wat meer is, er werd vastgesteld, in strijd met hetgeen gewoonlijk aangenomen wordt, dat de jonge haring de eerste op de paaiplaatsen aankomt en dat ook laat voorspellingen op korten termijn toe. Als de haring in een bevolking talrijk is, komt hij talrijk op de paaiplaatsen, en het begin van den vangsttijd, te voorschijn; de visserij zal dus vanaf het begin van het seizoen overvloedig zijn en er bestaat veel kans dat zij ook op het einde van het seizoen overvloedig zij. Op dit ogenblik immers, komt er nog op de paaiplaatsen, gemengd met oude visch, jonge haring wier geslachtrijpheid vertraagd geweest is. Indien daarentegen de oude haring in een bevolking overheerschend is, zal de aanvang van het seizoen gewoonlijk slecht zijn en overvloedige vangsten zullen slechts gedaan worden, als de oude haring, die het gros van den stock uitmaakt, op de legplaatsen zullen aankomen.

De kennis der samenstelling eener bevolking laat dus, van het ene jaar tot het andere, te voorspellen wat de visserij zijn zal.

### DE HARING Kiest ZIJN VOEDSEL. UIT.

De bewegingen der haring in een streek kunnen ook nog door het zoeken naar een overvloedig voedsel veroorzaakt worden.

De haring voedt zich bijna uitsluitelijk met plankton, naam die zooals men weet, gegeven wordt aan alle overkleine levende vormen, die verspreid in het water zwemen. Maar, onder de menigte levende soorten, die den plankton uitmaken, doet de haring een keus. Er is er dien hij opzoekt, dien hij aanneemt en andere dien hij vlucht.

De opzoekingen, door Engelse biologists gedaan, hebben uitgemaakt dat zij bovenal de voorkeur geeft aan een klein schaaldier, de calamis, en bijzonderlijk aan de calamis finmarchicus, copepode die in het vastelandsch water uiterst overvloedig is, maar die niet overvloedig gelijk verdeeld is, zoodanig dat, op de ene plaats, de calamis uiterst overvloedig zijn kan, terwijl twee of drie mijlen verder, hij zeldzaam of niet te vinden is en daar een gansch verschillend plankton vervangen is.

Dezelfde opzoekingen hebben nog aangegeven dat de haring niet altijd evenveel voedsel neemt, en dat, voornamelijk op het begin van den paaitijd, zij bijna geheel ophoudt te eten. Een wel opgediende tafel boezemt haar dus op dit oogenblik geen belang in; doch men heeft tezelfdertijd vastgesteld dat de louter aanwezigheid van zekere planktonsoorten haar alsdan onaangenaam is, voornamelijk deze van microscopische zeevierer die de phytoplankton tweeveldt, of van de diatonen, zooals de bidulphia en de rhyzolenia, of van andere zooals de phaeocystis. Zoodra zij ze eegens in overvloed tegenkomt verwijdt de haring dezelve; indien zij overvloedig worden, in de streek waar zij zich bevindt, vertrekt hij eruit.

De aard van den plankton heeft dus invloed op de aanwezigheid der haringbanken en het werd herhaaldelijk ondervonden dat, in het water rijk aan calamis, de haring gewoonlijk overvloedig was, terwijl zij verdwijnt in het water dat om de eene of de andere reden, vol klein wier van phytoplankton was.

Wij zullen wat verder nagaan hoe het

hedendaags mogelijk is het water met calamis en dit met phytoplankton te erkennen; wij doen thans reeds opmerken dat het ministerie van Landbouw en Visserij in Engeland, overtuigd van die noodlottige invloed der aanwezigheid van banken phytoplankton op de samenscholingen van haring, beslist heeft, vanaf het begin van October, regelmatig een phytoplankton bulletin uit te geven, dat de streken waar de aanwezigheid van dit ongewenscht wier vastgesteld geweest is, zal aangeven. Het laboratorium van Lowestoft werd te dien einde uitgerust met een toestel van draadloze telegrafie, dat met de beide zoekschepen van het ministerie van Landbouw en Visserij, kan in verbinding komen. Al de inlichtingen door deze schepen medegedeeld worden, dadelijk overgescind naar de drifters van Yarmouth en Lowestoft, die spoedig ingelicht, zich aldus met zaken kennis zullen kunnen verwijderen van streken, waar zij veel kans zouden hebben geen haring aan te treffen.

### INVLOED VAN WIND EN MAAN OP DE HARINGBEWEGINGEN.

De richting van den wind, zijn kracht, zijn duur, hebben ook hun invloed op de plaatselijke bewegingen der haringbanken.

Die daadzaak is sedert lang door de visschers gekend, die wel weten dat de haring altijd zwemt tegen de richting van den wind, anders gezegd met den neus in den wind, recht op. Bijgevolg als langs de Oostkust van Engeland de wind uit het Oosten zal waaien, zal de haring zich van de kust verwijderen; zij zal de kust naderen als de wind uit het Westen zal waaien. Omgekeerd, op de Oostkust van het Kanaal, zal de haring het land naderen, als de wind uit het Oosten waait, en zij zal er zich van verwijderen als de wind naar het Westen overgaat.

Doch als, de wind verkoud en lang in de zelfde richting blijft, zoekt de haring een schuilplaats. Men zal ze dan op den rand der zeshaken onder den wind aantreffen.

Als de wind lang in dezelfde richting blijft, kan dit ook voor gevolg hebben dat de haring met min of meer vertraging aankomt in de streek waar zij verwacht wordt, het is aldus dat de standvastigheid der Noorderwinden de aankomst der haring op de Oostkust van Engeland vervroegt, terwijl, in het Kanaal, de standvastigheid der winden uit het Zuid-Westen voor hunne vervroegde aankomst als gunstig aanzien wordt.

De studie der weerkundige voorwaarden laat toe de waarschijnlijke richting der winden te voorzien; te zamen met deze praktische waarnemingen, kan zij ook in staat stellen de waarschijnlijke bewegingen der haringbanken, in de streken waar zij zich bevinden, te voorzien.

Zelfs de maan heeft haar invloed. Beïnvloedt zij rechtstreeks de verplaatsingen der visch, of onrechtstreeks door de tijbewegingen die zij teweegbrengt? Dit is niet gekend. Nochtans, daar de visschers dikwijls opgemerkt hebben dat de opbrengst der visserij verandert met de maan-kwartieren, hebben W.-C. Hodgson en R.-E. Sowage het vraagstuk bestudeerd en zij hebben zeer onlangs uit hunne waarnemingen besloten dat hun invloed met de streken verandert. In Schotland, bijv. heeft de nieuwe maan op de visserij een ganschen invloed; het is in dit tijdstip dat de beste vangsten gewoonlijk gedaan worden. Op de Engelse Oostkust, waar haar invloed sterker is dan overal elders, is het tijdens de volle maan dat hij zich doet gevoelen; de grote vangsten voornamelijk gedaan wordende gedurende en dadelijk voor of na de volle maan.

In het Kanaal, schijnt ons de invloed der maan zoo sterk niet afgetoekend en de waarnemingen, tot nu toe gedaan, laten geen besluitselen toe, die zij bepaalde betekenissen der voorgaande hebben.

De waarnemingen, op de Oostkust van Engeland gedaan, hebben niettemin waarde en W.-C. Hodgson, erop steunend alsook op de samenstelling der banken, die aanstaandelijk in het Zuidelijk gedeelte der Doggerbank zullen bijeenkomen, ter hoogte van Yarmouth en Lowestoft, heeft kunnen voorspellen dat de visserij haar toppunt tijdens

## Herinneringen aan wijlen den heer Frans BLY

Reeds lang lag het in onze bedoeling over dezen verdienstelijken Vlaaming, staatsambtenaar en vriend onzer visschers, enkele woorden te reppen.

Van verschillende zijden werd met het werk van dezen knappen ambtenaar hoog opgelopen.

We achten het dan ook niet ongepast over dezen verdienstelijken visschervriend in onze kolommen enkele woorden te reppen, die voor onze talrijke lezers niet van belang ontbreekt zijn.

Den 14 October was het vijftien jaar geleden dat de Heer Frans Bly, in leven Ontvanger der Zeevaartrechten, overleed en het was in den schepen wind van een ruwen herfstmorgen, dat hij naar zijn laatste rustplaats werd geleid. Het was toen dat de Heer Kerstens in een roerende rede namens den kring van zeevarenden eraan herinnerde welk een rechtschapen mensch de Heer Bly was. Als burger toonde hij zich steeds een man met een edel karakter en hooge ontwikkeling. Maar de eigenschap, die bij hem het meest naar voren kwam, was zijn aangeboren goedhartigheid, welke hem belette onwelwillend te zijn tegenover wien ook, die bij hem aanklopte om hulp en steun, maar zonder hem ooit te weerhouden, de waarheid te zeggen, ook al klonk die hard en scherp. Tal van malen heeft hij vrede weten te stichten daar, waar vijandschap was of dreigde te ontstaan. Honderden heeft hij met wijzen raad en kloek daad geholpen. Maar nooit mocht bij hem de rechterhand weten, wat de linker deed; zijn leuze was steeds: «Doe wel en zie niet om». Als ambtenaar was hij een man van diep verantwoordelijkheidsbesef en strenge

de tweede maan van October zou bereiken, met andere woorden, omtrent den 22 October (van den 18 tot den 26) hij kondigde tezelfdertijd aan dat de gemiddelde lengte der vangsten haring van 23,5 cm. tot 24,5 cm. zou zijn.

### DE HARINGVISSCHERIJ ZAL WETENSCHAPPELIJK WORDEN

Zooals men het zoeven gelezen heeft kunnen de verplaatsingen der haringbanken hedendaags uitgelegd en zelfs in een aantal gevallen voorzien worden.

Het is thans mogelijk de verscheidene haringbevolkingen te onderscheiden, die het vastelandsvlak van den Noord-Atlantischen Oceaan bevolken, voor elk eene van hen den omtrek hunner verspreiding te begrenzen, hunne algemeene bewegingen op voorhand vast te stellen.

De voornaamste oorzaken, die deze massaverplaatsingen teweegbrengen, zijn gekend doch er bestaan er andere, misschien gering in onze oogen, zonder twijfel zeer gewichtig, die ons ontsnappen; zij maken dat de omzwevingen der haringbanken nog een te groot deel mysterie bewaren en dat de tot nu vastgestelde voorspellingen, alhoewel zij alle waarde hebben, nog zeer onvolledig blijven.

De visser en de reeder zouden met zekerheid willen geleid worden, met stiptheid willen ingelicht worden, over de verplaatsing der haring die zij najagen. Zij zouden willen weten waar hunne netten te gaan uitzetten, het treilnetstelen met de zekerheid het elken keer boordvol op te halen.

Een schoone hersenschim, zonder twijfel Niet te verwezenlijken droom!

Wij gelooven dit niet. Een terugblik op het verleden toont den grooten stap aan, die in min dan twintig jaar zoekens gedaan geweest is. Bij de ondervinding van een bedrijf verscheidene eeuwen oud, is thans de uitlegging der feiten gevoegd, de kennis der oorzaken, de studie der voorwaarden. Deze studie is nog zeer onvolledig. Talrijke oorzaken blijven nog onbekend, vele feiten zijn onuitgelegd gebleven, doch het vraagstuk is duidelijk gesteld, het is thans op eenige duister gebleven punten samengetrokken; het kan niet onoplosbaar zijn.

JEAN LE GALL.

La Pêche Maritime

ge plichtsbetrachting, maar die zich volkomen vrij wist te houden van de gebreken, die behooren tot het type van den bureaucrata. Op zijn kantoor heeft hij steeds getoond, dat stiptheid en dienstijver zeer goed gepaard gaan met gezelligen toon en hartelijkheid, en hoe een trouw ambtenaar, zonder zijn gezag te schaden, zeer goed een welmeenend vriend kan wezen voor allen, met wie zijn betrekking hem in aanraking brengt. Dit getuigenis zal heel zeker van harte bekrachtigd worden door alle personen die den Heer Frans Bly kenden.

Frans Bly werd uit Belgische ouders op 14 April 1858 te Vlissingen geboren. Zijn vader was in 1842 naar Vlissingen overgekomen bij de oprichting van het Belgisch Loodswezen aldaar, en was loodschipper. Frans Bly studeerde in België en trad in dienst bij het Loodswezen te Vlissingen; hij werd zeer jong tot Ontvanger benoemd. Weliswaar werd hij een vooraanstaande persoonlijkheid en niets kon er geschieden of Frans Bly trad op den voorrang, vooral bij het inrichten van weldadigheidsfeesten, het in omliep brengen van inschrijvingslijsten voor weduwen en wezen van verongelukten, het stichten van «Eigen Hulp», enz... kwam zijn talent naar voren. In het jaar 1892 werd hem door de loodsen, het voorzitterschap van de loodsenvereniging «Unie» aangeboden. In 1894 maakt hij deel uit der feestcommissie voor de ontvangst van de Koningin-Moeder en Prinses Wilhelmina; ook werd hij samen met den toenmaligen Inspecteur van het Loodswezen op audientie bij de Koningin ontvangen. Reeds voordien, namelijk in 1885, bij een bezoek van Leopold II, Koning der Belgen, aan het eiland Walcheren verscheen volgens artikel in de «Nieuwe Rotterdamse Courant» van 8 Juli 1885.

Vlissingen 6 Juli.— Omtrent het bezoek van den Koning en Koningin van België kan nog worden medegedeeld: Zooals gewoonlijk op dezen tijd van het jaar houdt Koning Leopold II zijn verblijf in zijn z.g. «Château Royal» te Oostende. Van tijd tot tijd worden met een der mailboten zeetochten gemaakt waartoe thans het S.S. «Prince Boudouin» als koninklijke jacht is ingericht.

Heden morgen werd bij een prachtige zomermidag in zee gestoken zonder dat aanvankelijk de equipage met zekerheid wist wat het doel van dezen tocht was. Meermalen werd langs de kust de monding der Scheide opgevaren en komt de Koning soms met de boot eenigen tijd op de reede van Vlissingen voor anker. Thans bleek echter spoedig, dat er andere plannen bestonden. Na een prachtige reis van 2 1/2 uur liep men de buitenhaven van Vlissingen binnen, daar Z. M. het verlangen had geopenbaard, hoewel in strikt incognito aan Walcheren een bezoek te brengen.

De Koningin, de jongste dochter van H.H. MM. Prinses Clementine en de Hertog van Aumale, namen aan den tocht deel. Te 1 uur nam de voorgenomen tocht door Walcheren met 3 rijtuigen uit Middelburg ontboden, een aanvang. Slechts 2 personen uit Vlissingen dienden den voornamen reizigers als gids en wel de H.H. Van Schooten, Inspecteur van het Loodswezen en F. Bly, Ontvanger. De laatste was in het rijtuig des Konings gezeten en werd verzocht alle merkwaardigheden aan te tonen.

Te 5 1/2 uur nam men den terugtocht aan. De Koning stapte met zijn familie en gevolg uit de rijtuigen en wandelde te midden van de omstanders naar de «Prince Boudouin». Op het dek stond de tafel voor het souper gedekt, in gereedheid, terwijl de koninklijke familie op de stuurbrug met handenvoedgenuif van alle aanwezigen afscheid nam, nadat vóór het aan boord gaan Z. M. de Koning den Heer Bly zijn dank had betuigd voor de diensten hem bewezen door de aanwijzingen en opmerkingen omtrent de merkwaardigheden van Walcheren.

(wordt voortgezet)

## Ontstaan en ontwikkeling van het schip in 't algemeen en van het Visscherij-schip in 't bijzonder

Door I. S. FIGEE, Scheepsbouwmeester te Vlaardingen.

(vervolg)

De scheepssboot, welke alle zeegaande schepen van eenige betekenis, van af de vroegste tijden, reeds mee voerden als reddingsboot en de rivierschepen als z.g.n. bijboot om daarmede den wal te bereiken wanneer dit met het moederschip niet mogelijk was, heeft heel lang hetzelfde model behouden als de grotere vaartuigen; 't zij vóór en achter toeloopt op de stevens of vóór en achter oplopend.

Behalve de verscheidene modellen die toen reeds daarin gemaakt werden, want elke plaats had zijn eigen model, kwam in onze streek een practisch scheepsbouwer er toe om de scheepssboot met een platten spiegel te doen eindigen omdat dit veel goedkooper maken was en geen bezwaar voor het varen betekende.

Tot in het begin van de 17e eeuw was de eenige benaming voor die hulp vaartuigjes, in 't Nederlandsch «boot».

Thans heeft de naam «boot» ten onzen, een meer algemeene strekking, maar wordt steeds gebezigd in samenvoeging met een bijvoeglijk naamwoord, waarmede het type, voortstuwingswerktuig of bestemming wordt aangeduid.

Eigenaardig is 't wel, dat omstreeks 1730 nog enkele schepen gebouwd zijn (o.a. op de werf «s. Lands Welvaren» te Vlaardingen) die men bootschepen noemde ofschoon hun model tamelijk wel overeenkwam met dat van Hoekers, alleen had een bootschip wat grootere afmetingen en was naar verhouding van de lengte veel breder dan een Hoeker; zoo waren de gangbare hoofdafmetingen van een Hoeker drie dagen: 20,70X5,34X3,30 en van het Bootschip 27,60X6,91X3,61.

De naam boot is in Engeland sedert eeuwen herwaarts gebruikt om kleinere vaartuigen mee aan te duiden, b.v. fishing-boat, Yolly-boat (speelboot), life-boat, enz... De naam Yolly-boat is in de Engelse volksmond al spoedig ingekort tot Jol en in 't Vlaamsch en Nederlandsch alzoo overgenomen, terwijl men in Duitschland van Jolle spreekt.

In Engeland is ook de naam Yawl ontstaan en wordt gegeven aan kleine zeilvaartuigjes. Die naam Yawl houdt verband met het Engelse woord Yaw, dit is gieren van een schip; daar deze naam echter ook als jol wordt uitgesproken, wordt onder beide namen hetzelfde verstaan.

Een hulpsboot, bijboot of reddingsboot van een rivier of zeevaartuig, noemt men in Engeland gewoonlijk «Jols».

In Frankrijk verkregen die hulp vaartuigen den naam van Chaloupe; dit woord betekent letterlijk voortgetrokken uitwas, omdat een scheepssboot achter het moederschip werd voortgetrokken, bij rivierschepen vooreen altijd en bij goed weer liet men bij kustscheepjes ook veel al de boot achter zich aanslepen; thans hangen ze meest in davis.

Ofschoon in Frankrijk elke kleine of hulpsboot Chaloupe genoemd werd nam men hier te lande alleen voor de bootjes met platte spiegel den naam van Chaloupe over, vanderlandsch in sloep.

In Nederland is men er weldra toe overgegaan ook grotere schepen met platten spiegel te bouwen welke dan spiegelschepen genaamd werden, maar in Frankrijk bleef men ook grootere volgens dit type gebouwde schepen Chaloupe noemen en werden voornamelijk voor de visserij gebruikt; deze scheepjes waren echter nog maar hoogstens 19 m. lang, van 'een bun voorzien en voerden drie mastjes.

Dit Fransche-sloep type is langs de Vlaamsche kust door gedrongen tot De Panne, doch van daar weer een sprong gemaakt tot de Nederlandsche kustplaats Zierikzee, terwijl omstreeks 1820 de Chaloupe in Middelharnis en Zwartewaal de gaffelschuit kwam vervangen.

De sloepen die nu in 't vervolg in Middelharnis en te Vlaardingen gebouwd werden, verkregen wel wat grootere afmetingen.

ofschoon de eerste nog binnen de 20X5,5X 2,7 m. bleven en vertoonden in aanzien een groot verschil met den Hoeker en wel door dat afgeplatte achterschip, veel minder zegg en rechter vóórsteven.

Onder water waren de sloepen wel iets snediger dan de Hoekers, maar hadden nog volle vóórboegen.

In De Panne onderging de sloep in 't geheel geen wijziging, terwijl dit type te Oostende nooit is ingeburgerd. Te Oostende heeft men na de Buizen wel schepen gebouwd die ook sloepen genoemd werden, maar dien naam alleen dankten aan het tuig en de bun, ze hadden althans geen plat achterschip.

Van den kleinen scheepsbouw is de chaloupe of sloep wel het eerste scheepstype geweest, waarvoor in beginsel eerst een soort plan-teekening werd ontworpen om daarna een aantal inhouden z. g. n. hoofdspanten te vervaardigen benevens kiel en stevens.

(Voorheen werd dit bijna geheel op 't oog gedaan, voor zoover het 't modeliseeren betrof).

De stevens en hoofdspanten werden op de kiel opgericht en daaromheen eenige latten gespannen z.g.n. «centlatten». Die benaming, «centlatten» — is ook van Franschen oorsprong, alwaar het «certain» heette hetwelk beteekent, «zekere» want door deze latten werd den scheepsvorm met zekerheid of definitief vastgesteld.

Tusschen de hoofdspanten werden dan de noodige inhouden opgemald en ingehouwd. Zelfs de grootste handels- en oorlogschepen werden hier te lande tot het einde van de 17e eeuw nog volgens die methode gemaakt.

Geheel op 't oog, bouwen zonder eenig plan is bij de Bommen, Blankenberger strand-schuit en meer dergelijke typen altijd geschied tot aan het einde van hun aanbouw en dan om malen, dus, zooals reeds eerder door mij geschreven, de inhouden werden dan later in den romp aangebracht.

Ook met andere vaartuigen is het op 't oog bouwen, in sommige streken van Holland en België, lang volgehouden, vooral in Groningen en Friesland, zelfs met ijzeren vaartuigen, evenwel direct op spanten gebouwd; te Oostende werden in 1928 op één werf nog houten visschersvaartuigen op 't oog gebouwd.

Bij die scheepsbouwers welke op 't oog bouwden bestond natuurlijk steeds een groote onzekerheid omtrent het al of niet goed uitvallen van den scheepsvorm en om de Be-steeder in dit risico te betrekken werd onder den bouw gewoonlijk met hem geraadpleegd. Dit laatste is mij bekend van een reeder die te Oostende een houten schip heeft laten bouwen, terwijl ik weet, van een 40 jaar terug, dat een schipper die in Friesland een ijzeren schuit liet bouwen op een dag, toen hij de vorderingen van het werk is gaan bezien, een aantal precies aan elkander gelijk zijnde spanten zag staan en toen de bouw-der aan den schipper diens meening vroeg, deze antwoordde dat 't tijd werd om vóór en achter het hoekje om te gaan; d.w.z. boegen aan z'n schuit te gaan maken anders zou die vierkant geworden zijn.

(wordt voortgezet).

## The International Paint & Compositions Co Ltd LONDON

ALLE SOORT SCHEEPSVERVEN De Wereldbekende «Copperpaint» voor Houten Schepen De «Trawlers Compositions Paints» 1' en 2' kous voor Stalen Schepen. De Speciale Verf «Galvex» — voor Bronze Schroeven — Agenten en Depothouders: OSTEND STORES & ROPEWORKS N. V. 5, ZUIDSTRAAT, 5 — OOSTENDE



## Staatsvlaanderen en den Brakman

(VERVOLG)

Onze vissers kunnen deze studie niet eindigen, zonneige woorden te zeggen over de angrijsheid voor de visscherij van deze land.

Wij hebben hoger gezegd, dat de mosselkweek en de vangst van haring en gar, bijzonderlijk in de Brakman beoefend werd. Maar de andere visschen in art. 16 van de voormelde wetten: het spiering, anjovis, sardien (pelser), ingot, bot, oesters gezegd van Zeeland, mossen, garnalen, steurgarnalen, kreuken en nog die.

Men kan vaststellen, dat het getal en de vangst van deze visschen tamelijk groot is en men moet ooven, dat de vangst goed en winstgevend was voor de inwoners van beide landen, vermits men het noodzakelijk gevonden heeft een welomschreven reglement voor de passing van dit recht op te maken.

waren onbruikbaar geworden. In bijna al deze booten had men het vischtuig, de kleedaren, de zeelaars van de visschers gestolen en er bleef voor hen nog weinig over.

Van de 35 of 40 schipjes en booten, die in de haven van Bouchaute ingeschreven waren bleef nauwelijks nog een derde over bij het einde der vijandelijkheden. — Niemand kwam deze visschers ter hulp, niettegenstaande hun ellende. Zelfs kregen zij geen oorlogsschade onder voorwendsel, zoo schijnt het, dat de wet niet toepasselijk was op de schade op vreemd grondgebied veroorzaakt. Wij aarzelen niet het te zeggen, dat België ondankebaar was tegenover deze nationale visschers, waarvan vele zich verplicht zagen hun bedrijf te verlaten. Andere hebben hun taak hervat met dien moed en wilskracht, die de zeelieden kenmerkt, maar gezegd de verliezen, die zij gedurende den oorlog ondergingen en de zwakke middelen die zij hunner beschikking bleven, ook de geleidelijke uitputting van hun bedrijfsveld, zullen ze welhaast verplicht zijn hun beroep te verlaten en andere banen op te gaan.

Om tot de visscherij in de Brakman terug te komen, moeten wij zeggen, dat de kweek en de vangst van de mosselen sedert lang het bijzonderste bedrijf en de beste bron van inkomsten was.

Volgens de oude visschers, die wij geraadpleegd hebben bestonden in den aanvang van de vorige eeuw, niet alleen vele kunstmatige mosselbanken en zelfs natuurlijke mosselbanken maar ook banken met mosselzand. Trouwens men vond dezelfde kweekerij, dezelfde banken en dezelfde mosselen in de Westerschelde, maar de natuurmosselen en de zaadbanken zijn van lang meer in getal verminderd en men mag zeggen, dat ze thans verdwenen zijn.

De kunstmatige mosselbanken bestonden zoo overal in de nabijheid der diepten. Men vond er een honderd rond Philippine, bijzonderlijk bij het pas «Gentische Gat» genoemd en in het gedeelte tusschen de oude haven van Bouchaute en de haven van Philippine. Dit pas had rond 1865 op zekere plaatsen een breedte van 100 m. en een diepte van 5 à 6 m. bij lage tij. Ook kon de scheepvaart gemakkelijk gedaan worden. In dezen tijd en vóór dezen tijd waren de kunstmatige mosselbanken een echte rijkdom voor deze streek en dit duurde tot korten tijd vóór den oorlog. De kweek van de mosselen werd dan niet meer op zulke groote schaal gedreven, maar het uitstekend water van de Brakman, hielp de mosselkweekers. Het was inderdaad voldoende om gedurende de maanden Oogst en September op die mosselbanken magere, maar volwassen mosselen van anderen oorsprong neer te leggen om na 5 of 6 weken vette mosselen van eerste hoedaanigheid te kunnen oogsten.

Gedurende vele jaren gaf de Brakman ieder jaar tot 100.000 zakken mosselen, waarvan het doorsnee gewicht 85 tot 90 kilos per zak was. Deze mosselen werden gewonlijk in België en Frankrijk verbruikt.

De mosselbanken die vroeger in de nabijheid van Philippine lagen hebben zich verscheidene kg. naarwaarts verzet en dit tengevolge van de groote aanslibbing en van de indijking, die zich voorgedaan hebben.

Het is o.a. ten gevolge der indijking die in 1897 en 1898 gedaan werd, dat het «Gentische Gat» doorbroken werd in de gemeente Philippine en dat de haven met het Axelsche Gat verbonden werd door middel van een tijvaart. Sederdien zijn veel kunstmatige mosselbanken verdwenen en de overige zijn in de richting van de monding verplaatst.

Wij hebben ze opvolgendlijk kunnen vaststellen in het «Pottegat» in het «Westgat» en bij de Reede en thans bevinden zij zich bij het binnenkomen van de Westerschelde. De indijkingen die in 1916—1917 in de nabijheid van de oude haven van Bouchaute gedaan werden en die het bouwen van de tijvaart die de nieuwe haven bedient, heeft noodig gemaakt, hebben den genadeslag aan de mosselkweek in de Brakman gegeven. De mosselen vinden daar de noodige diepte en stroom niet meer om zich naar behooren te kunnen voeden.

## BESLUITEN:

Indien wij de talrijke en groote aanslibbingen nagaan die zich in den loop der 80 laatste jaren hebben voorgedaan, moeten wij ons afvragen indien zij niet veroorzaakt zijn door de indijkingen, die in het midden der vorige eeuw te Sloo en nabij Bath gedaan werden met het verklaard doel den ijzerweg Vlißingen—Roosendaal te leggen en met het niet bekend doel de rechtstreekse verbinding, die bestond tusschen de Westerschelde en de Oosterschelde en omgekeerd, hetgeen aanleiding gaf tot het hevige verzet vanwege het Belgisch Gouvernement.

Antwerpen, 15 November 1934.

(get.) Edm. DE BOCK.

**De hevigste hoest**  
wordt onmiddellijk genezen met de  
**Siroop MIRA**  
vertrijgbaar: Apotheek PEREMANS  
58, Alfons Pieterslaan Oostende.

Camille Willems

Zeevisscherijhandel  
gesticht in 1889  
OOSTENDEDAGELIJSKE VERZENDING:  
BELGIE — BUITENLANDTel. Adr. Willemsco, Oostende  
Tel.: 85 - 1035 - 175 - 1814

SPROTTEN &amp; HARINGHANDEL

Herinneringen aan wijlen  
den heer Frans BLY

(vervolg)

Wat meer dan een jaar nadien, namelijk op 26 Augustus, kon men in de «Middelburgsche Courant» het volgende lezen:

«Heden genoot onze oude stad de eer een bezoek te ontvangen van Prins Baudouin van België, benevens zijn broeder Albert. De Prinszen waren heden morgen met het stoomjacht «Leopold 1» van Blankenberg naar Vlissingen gestoomd. Ze stapten aan het havenstation in 2 geresdtaande rijtuigen en reden naar Middelburg. De voorstelste personen waren vergezeld van den Graaf d'Oultremont, kolonel Dufour en h. Bosmans, gouverneur der prinsen. De HH. Van Schooten en F. Bly, Inspecteur en Ontvanger van het Belgisch Loodswezen begeleiden de bezoekers. In het hotel «Nieuwe Daelen» werd een lunch gebruikt en daarna langs omgekeerde buitensingels en over den Koudekerkschen weg de terugreis naar Vlissingen aanvaardt.»

Uit deze uittreksels blijkt ten volle dat Fr. Bly reeds op jeugdigen leeftijd een vooraanstaand rol speelde en dat zijn naam, daar waar het de ontvangsten van koningen en prinsen gold, steeds werd genoemd.

In Februari 1896 werd de heer Frans Bly tot Ontvanger der Zeevaarthechten te Oostende benoemd. Op 1 December 1900 ging hij over naar Antwerpen, waar hij Ontvanger der Zeevaarthechten, 1ste klas, werd.

Op letterkundig gebied stond Frans Bly insgelijks hoog aangeschreven. — In 1898 schreef hij te samen met den Heer R. G. van Nieuwkuyl: «La Terminologie et la Correspondance dans les bureaux des Railways», een werk, dat in de dagbladen en bij de spoorweg-autoriteiten zonder uitzondering allernutstigst beoordeeld werd en ook in de taalkundige wereld de aandacht trok.

In 1902 gaf hij: «Onze Zeilvisschers» uit, dit werk werd door de Koninklijke Vlaamse Academie bekroond en trok in ons land, de aandacht van scheepstimmerwerven en visscherij-scholen. Op aandringen der Academie werd dit werk in 1908 eene 2e verbeterde en vermeerdere druk uitgegeven en in 1920 eene derde druk.

Hierover schreef het «Laatste Nieuws» van 28-6-1920, het volgende:

«De Heer Bly stond voor een reusachtige taak toen hij zijn voornaam werk te schrijven over onze zeilvisschers. — Hij moest van meet af aan beginnen, de visschers hooren, hun schetsen doen maken, de sloepen bestudeeren, het leven nagaan, de zee-manstaal vergelijken, enz. — Dat kostte hem niet alleen al zijn vrijen tijd, maar een groot deel van zijn nachtrust en veel geld. Met liefde heeft hij die taak vervuld, als een stille in den lande, met van hooger hand eer tegenwerking dan aanmoediging. De Vlaamse Academie bekroonde zijn werk met goud. Zoo ontstond het prachtig boek dat nu en derden druk beleeft. De heer Bly heeft heerlijk beschavingswerk verricht waarvoor het herwerdend Vlaanderen hem zeer dankbaar moet zijn.»

Bij «Onze Visscherssloepen» bleef het niet, want Frans Bly schreef nog achtereenvolgens: «Een paar bladzijden uit de Geschiedenis onzer Visscherijrijverheid»; «Een blik op de Noordzee-Visscherij» en «Het Zeevisschersbedrijf in België». Het doel van deze werken was, bij te dragen tot den bloei der Belgische visscherij, die volgens schrijvers overtuiging vatbaar was voor groote ontwikkeling.

Als vrucht zijner letterkundige studie, waarvoor hij groote voorliefde bezat, liet hij in 1907 bij Thieme en Cie te Zutphen het volgende werk verschijnen: «Eenige verklaringen en aantekeningen bij Romain Kalbris van Hector Malot».

In 1913 sprak hij op het Zeevaarcongres te Gent, waar hij een lans brak voor het onderwijs in onze visscherij-scholen. Zijn besluiten werden door het Congres goedgekeurd. Verd werd hij dan ook door het Comité van het taalkundig en geschiedkundig Congres uitgenodigd om een lezing over de visscherij te geven.

Deze lezing hadden zoo'n groot succes, dat talrijke uitnodigingen volgden.

In 1914, bij de overname van Antwerpen, vervoege hij de loodsdienst, die naar Vlissingen waren overgebracht. Hij keerde nog terug naar Antwerpen om er gewichtige stukken te onderscheppen, ondanks het scherp toezicht der Duitschers. Te Vlissingen beperkte hij zich niet tot de hem aangevozen ambtsbezigdheden. Wat hij bijvoorbeeld deed als secretaris van het Comité voor het onderwijs aan kinderen van Belgische vluchtelingen zal niet licht vergeten worden.

Het was ook gedurende die oorlogsjaren dat de Heer Bly te Vlissingen medewerkte tot het oprichten van het «Belgisch Atheneum»; hij gaf er menige voordracht, vooral op de sociëte «Unie». In opdracht van Minister Lippens, werd hij in 1918 lid van de «Commission belge d'Etudes coloniales». In October 1918, voor het einde van de vijandelijkheden, moest hij op bevel van de Belgische Regeering naar Londen, naar het bekende Bureau des frêts, onder bestuur van M. Bultinck, voor het beheer der financiën en het is slechts in April 1919, dat Frans Bly naar Berchem-bij-Antwerpen terugkeerde.

Ook de Heer Frans Bly heeft ruim zijn deel gehad van 't oorlogsgeweld, en het heeft aan zijn hart feller geknaagd, dan hij wilde erkennen, of dan hij wellicht zelf wist. Ook zijn gezin werd uiteengeslagen en verspreid over vier verschillende staten. Maar de dood had in zijn gezin een offer uitgekozen, en dat offer was hij zelf.

Immers den 14 October 1920 overleed Frans Bly, juist na de laatste hand gelegd te hebben aan zijn grootste werk.

De Vlaamse Academie had een prijsvraag uitgeschreven voor een «Verklarend Vakwoordlijst van de Zeevisscherij» (Vlaamse en Nederlandsche).

Het handschrift werd eenige maanden na

den dood van den opsteller aan de Vlaamse Academie afgeleverd. Het werk werd door de jury te uitgebreid bevonden, alles wat betrekking had op romp en tuig moest er uit gesloten worden omdat de termen reeds in «Onze Zeilvisschers» voorkwamen (voor wat de Vlaamse sloepen betreft), de oude termen moesten gewerd worden, kortom het gansche handschrift moest worden omgewerkt voor een nieuwe inzending.

De oudste zoon van den schrijver nam die taak op zich.

In 1925 werd het werk met goed bekrond, doch zag eerst in 1932 het licht.

De naam van Frans Bly, den nederigen, maar flinken volksgenoot, zal steeds bij ons visschersvolk in eere gehouden worden.

Bij zijn overlijden schreef onze bij uitstek Vlaamse volksschrijver over hem, het volgende:

## EEN VERDIENSTELIJK VLAMING

Uit Berchem-bij-Antwerpen meldt men ons het geheel onverwachte nieuws, dat de heer Frans Bly, ontvanger der zeevaarthechten, 1ste klasse, een zeer verdienstelijk Vlaming, overleden is.

De heer Bly was hier op zijn arbeid, naar aanleiding der 3e uitgave van zijn zoo nuttig en belangrijk werk over «Onze Zeilvisschers», dat reeds in handschrift door de Koninklijke Vlaamse Academie bekroond was. Hij was een reusachtig man, met een reusachtig harte, met een reusachtig verstand, met een reusachtig karakter. Hij was een reusachtig man, met een reusachtig harte, met een reusachtig verstand, met een reusachtig karakter.

In het frankijonsch bestuur kende men zijn werk wel, doch gebardeerde het niet te kennen. Bly was immers een overtuigde Vlaming. Toch zal er een tijd komen dat de groote verlatene, de visscher, zal beseffen wat hij aan wijlen Frans Bly te danken heeft.

Wij, Vlamingen, die wijlen Bly danken, moeten hem dankbaar voor zijn nagedachtenis zal in onze beweging in eere blijven.

Niets liet voorzien, dat wij den heer Bly zoo spoedig zouden moeten missen. Hij scheen nog zoo krachtig en opgevekt. Bij onze laatste ontmoeting sprak hij ons over zijn plannen. Als hij rust nam en het loodswezen, wilde hij zich nabij de kust vestigen, om zich nog meer aan den arbeid voor de visscherij te kunnen wijden. En nu dit onverwachte heengaan! Wij, die hem kennen, en zijn arbeid en zijn plannen, weten welk een zwaar verlies het voor Vlaanderen is. En voor zijn gezin, dat deftig, hartelijk gezin, zoals wij, Vlaanderen duizenden toewenschen. En vóór zijn vrienden! Welk een binnelijke gaather was hij steeds zoo oprecht gemeend in zijn vriendschap, zoo gul en onderhoudend.

Als ambtenaar, zouden wij bijna zeggen, was hij veel te goed, te flink, te oprecht voor een hooger bestuur, dat zijn trouwste medewerkers, zoo ze bewuste Vlamingen zijn, misten. We zouden hierover meer kunnen meedelen. Maar laten we de bitterheid tot zwijgen brengen bij de baar van dien edelen dood.

De zeedienst moet en zal Vlaamsch worden.

Dar zijn wij jongeren, aan den arbeid van mannen als Frans Bly verplicht, tot heil van ons volk.

Maandag, om tien uur, wordt de heer Bly uit zijn woning, Merodelei, te Berchem-bij-Antwerpen, heengezonden naar zijn laatste rustplaats. De Vlamingen zullen hun plicht jegens dezen nederigen, maar flinken werker, die in de eeuwig rust gegaan is, begripen.

A. Mevrouw Bly en de kinderen betuigen wij onze innige deelneming.

A. Hans.

**The International Paint & Compositions Co Ltd**  
LONDON

ALLE SOORT SCHEEPSVERWEN  
De Wereldbekende «Copperpaints» voor  
Houten Schepen

De «Trawlers Compositions Paints»  
in 't 2e kous voor Stalen Schepen.

De Speciale Verf «Galvex»  
voor Bronze Schroeven —

Agenten en Depothouders:  
OSTEND STORES & ROPEWORKS  
N. V.

5. ZUIDSTRAAT, 5 — OOSTENDE

Kleine Aankondigingen

## NIEUWE VISCHMIJN.

Welgelegen BOUWGROND 1550 v. m., bijzonder gepast voor alle nijverheid, uit ter hand te koop. — Inflichtingen 25, St. Peterburgstraat, Oostende.

## NIEUWE VISCHMIJN.

Te koop — ZES SCHOONE HANDELSHUIZEN IN OPBOUW. Beste geldplaatsing. Inflichtingen: 5bis, Brusselsche straat, Oostende.

Te koop kleine AUTO-CAMIONETTE «Ford», motor z. goede staat, 2500 fr. adres bureel van blad.

ORKASIE AUTO CHEVROLET 16 HP, dichte camion 2 ton. Zich bevragen bureel van 't blad.

MOOIE VISCHWINKEL OVER TE NEMEN UIT OORZAAK DUBBEL GEBRUIK. GOEDE SITUATIE. ZICH WENDEN: RUE GERARD 125, BRUSSEL.

Te koop  
Een goede groote  
Hoogarts

20 ton (10 last groot) met een welverzorgde inventaris.

Zich te bevragen: Leend. VAN BEVEREN, te Brouwershaven (Holland)

Ontstaan en ontwikkeling van het schip  
in 't algemeen en van het Visscherijschip  
in 't bijzonder

Door I. S. FIGEE, Scheepsbouwmeester te Vlaardingen.

(VERVOLG)

Hoe uitsluitend praktisch men vroeger het bouwen van een schip opvatte, blijkt uit een uitdrukking welke Zaanlandsche scheepsmakersbazen er destijds op nahielden, want wanneer aldaar een schip niet al te best was uitgevallen, verontschuldigen zij zich door te zeggen: «dat het niet beter uit den bijl had willen vallen»!

Het spreekt van zelf, dat op die manier alle eischen, welke men een schip wilde stellen, niet te verwezenlijken waren. — Nadat Frankrijk er ons in was voorgegaan, is ook hier te lande de theoretische scheepsbouw, waardoor in het te bouwen schip bijna het volmaakte is te bereiken, op een hoog peil geklommen.

Zoo onderging de navigatie ook een groote verbetering, door de uitvinding van het kompas.

Het kompas, door de Arabieren uitgevonden en in 1300 door den Italiaan Flavio Gi-daja verbeterd, werd omstreeks 1400 in onze streek ingevoerd.

Onschoon de oorlog- en Koopvaardij-schepen spoedig daarna met een kompas werden toegerust, ging dit bij de visschersvaartuigen niet zoo rap, zoodat omstreeks 1800 nog niet alle visschersvaartuigen van een kompas waren voorzien.

Het is in die dagen dan ook wel voorgekomen dat een schip zonder kompas verwaalde.

In Vlaardingen bijv. werd in begin December een Hoeker thuis verwacht, omdat aldaar het haringvisscherij seizoen geheel voorbij was, maar dit schip kwam, in figuurlijken zin, pas eind Januari boven water nadat de bloedverwanten der opvarenden reeds den rouw hadden aangemoeten. Maar toch waren er ook zeelieden, die zoo vertrouwd waren met den weg op de Noordzee, dat zij zeiden deze op hun slafjes te kunnen doorwandelen; hun senige assistenten waren het dieplood en de helmhelmen.

Hoe zeevaardig, sterk, schoon en fraai van voorkomst de Hoekers ook waren, het bleven toch luie schepen.

Bovendien lagen die zware hoekers met hun hooge masten ook zwaar aan de vleet, dat was niet bevorderlijk voor een intensieve visscherij.

In dien vasten mast bleek de haringvisscherij weer ondergeschikt gemaakt te zijn aan de wintervisscherij en de koopvaardij, waarvoor de strijdende mast niet noodig was.

Hoe het zij de haringvisscherij, liep half-vee 19e eeuw gaandeweg achteruit, zoolvel in Nederland als België, d.w.z. de financiële resultaten; de totale aanbrengst bleef wel op een ongeveer zelfde, doch te laag niveau staan.

Behalve enkele knellende wettelijke bepalingen was de hoofzaak hiervan, dat ons haringvisscherij schip als het vischwant had uitgegleden; Frankrijk en Engeland waren ons in deze vooruit.

Het was de Scheveningsche heer E.-M. Maas, die dit het eerst heeft ingezien en begin 1866 van uit Frankrijk in Vlaardingen schip importeerde, dat in 't Fransch — Loure — heette en in 't Nederlandsch den naam van — Logger — verkreeg.

Dit scheepje was slechts 17 m. lang, 5.55 m. breed en 2.40 m. hol en voerde drie mastjes met emmerzeilen.

Dit scheepje had ook veel overeenkomst met de eveneens uit Frankrijk betrokken sloep, maar een overhangend hek (destijds hennegat geheten), het onderschip was iets scherper gebouwd en het bezat geen bun.

De chaloupe werd oorspronkelijk voor de haringvisscherij gebruikt, zoo ook in de Panne alwaar voor dit doel het chaloupe model, zoolvel als de naam sloep is behouden tot aan het te niet gaan van de visscherij aldaar.

In Frankrijk werden die scheepjes waarmee men de haringvisscherij wilde uitoefenen weldra met een overhangend hek gebouwd, waarschijnlijk om daardoor meer ruimte op dek te verkrijgen, twelk voor deze visscherij wel noodig was en om gemakkelijker aan de vleet te liggen.

Dit type van vaartuigen nu werden aldaar — Loure — genaamd, een naam die waarschijnlijk uit afleidingen van andere woorden in den volksmond is ontstaan.

O. i. zal deze naam verband houden met het Fransche woord — louer — verhuren, omdat men op de sloepen voor verscheissche rijt alijd op deel heeft gevaren, maar toen men de haringvisscherij op verre afstanden is gaan uitoefenen en het op deel varen den zeelieden wel wat rascant toescheen is bij de haringvisscherij 't eerst het verhuur systeem in toepassing gebracht, zoodat de matrozen op een haringsschip zich voor een zeker vastgesteld weekloon verhuurden.

Bij de plompe Hoekers vergeleken was die eerste Logger dus maar een nietig vaartuigje; ook het vischwant, dat de heer Maas uit Engeland betrok, week in fijnheid zeer veel af van de netten, welke destijds door de haringvisschers langs onze kusten werden gebruikt.

De haringnetten in Holland en België werden destijds nog gebreid (eigenlijk geknoopt) van hennep-garen, terwijl de Engelsche netten van het veel dunner katoen werden vervaardigd, en deswege (in visschersterm

uitgedrukt) veel vischnamiger.

Het bleek al spoedig dat de heer Maas zich niet had vergist, want de zware Hoekers met hun dito vischwant werden weldra door den kleinen logger met z'n fijne netten overvleugeld.

Wel werden de Hoekers ook met die katoenen netten uitgerust, maar deze schepen lagen veel te zwaar aan de vleet waardoor die lichte netten niet in den juiste stand in zee bleven staan (d.w.z. eigenlijk hangen aan den reep). Hiermee was het lot van den Hoeker beslist en den logger aan de beurt om een bloeitijd mee te maken.

Na het succes met den Franschen logger werden ook op Hollandsche vieren loggers aangebouwd, waarvan de eerste op de scheepbouwwerf 's Lands-Welvaren te Vlaardingen (naar een ontwerp van I. S. Figee Sr) alwaar de laatste Hoeker en de eerste in Holland gebouwde logger broederlijk naast elkander op stapel hebben gestaan, in 't jaar 1866.

Hoe geschikt het logger casco ook bleek te zijn voor de haringvisscherij, het tuig echter voldeed niet, en werd daarom weldra naar Engelsch model veranderd.

Ook in Engeland waren de eerste schepen platformen en val gebouwd met één grooten mast iets achter het midden en een kleinere voorop; deze vaartuigen noemde men Schoeners, vermeerderd schicht in — Schoeners — en waren reeds vroeg toegerust met gaffelzeilen.

In Engeland is men, evenals in Frankrijk gaan inzien, als gevolg van hun vooruitgang in de theoretische scheepsbouwkunst; dat een scherp schip veel vlugger kon zeilen dan een volschip en daarbij toch niet onzwaardiger was.

Zoo is in Engeland een schip ontstaan, dat vanwege den snedigen vorm Cutter werd genoemd (snijden of klieven van het water), deze naam is veronderlandscht in «Kotter».

Het tuig van deze schepen bestond in een groote mast iets vóór het midden en een kleine achterop, dus zoolvel het kottertuig nog heden ten dage is.

Dit tuig werd weldra op de loggers toegepast, die nu in Holland ook geheel volgens een scheepsbouwkundig plan werden gebouwd en aldoo scherper, zoodat het eigenlijk geen loggers meer waren, maar waarschijnlijk door de gunstige resultaten welke al direct met de loggers werden behaald, heeft men hem de eer eegund z'n oorspronkelijken naam te behouden.

Hiervoor heb ik al eens melding gemaakt hoo meermalen aan een of ander scheepstype een onjuisten naam werd gegeven. Dit geldt dus ook voor den tegenwoordigen logger; en zoo is het ook met den naam — Sloep — gegaan, want met chaloupe of sloep werd eigenlijk een schip aangeduid met plattenstijlen, spiegel, maar later werd dien naam gegeven een elk schip dat een bun bezat, en toen aan de Vlaamsche kust die schepen van hun bun ontdaan werden hebben ze dien naam toch behouden.

Om daar even op vooruit te loopen: of-schoon de naam van het scheepstype bij officiële classificatie-lichamen voor zeilschepen wordt afgeleid van het tuig en bij schepen met machinaal dekken of andere inrichtingen daar spreekt men in Holland nog van een motor-logger, terwijl het tuig nog slechts een ondergeschikt rol speelt. Cekkter wordt het met den naam van «stoomlogger», waar het tuig als voortstuwing geheel vervallen is, maar het zal voor een oningewijde niet te snappen zijn dat men met een frets op de Noordzee de haring- en beugvisscherij uitoefent.

Voor sommige lezers zal deze onderneming wel nadere uitlegging behoeven.

Welnu in Holland deed het stoomschip voor de haring-beugvisscherij zoo ongeveer gelijk zijn intrede met het populair worden van de motorfiets (motor-rijwiël) destijds algemeen stoomfiets genoemd.

De zeelieden, waarvan sommigen tot de eerste berijders van zoo'n stoomfiets behoorden, brachten dien naam op het visscherij-stoomschip over, terwijl in den volksmond, waarvoor die naam weer te lang bleek, deze weer werd afgekort tot — fiets — en zelfs in officiële documenten wel is gebezigd.

Die fietsen dan hadden oorspronkelijk een bun ten dienste van de verscheisscherij, doch later werden er weer gebouwd zonder bun voortstuwingvermogen van de machine, en daardoor ontstonden de voor latere geslachten onverklaarbare benamingen van droge- en natte fiets.

(wordt voortgezet).

## MARBRIET

voor het bekleeden van de muren der keukens, badkamers, gangen, plafonds, wordt in de beste voorwaarden geleverd door het

## HUIS WOUTERS

CAPUCIENENSTRAAT, 13 — OOSTENDE

Marbriet is de beste en schoonste versiering van het huis.

Het huis Wouters verkoopt tevens alle soorten GLASWERKEN; vermaakt en onderhoudt de daken.

Elkeen wordt er uitstekend gediend.

Scheepsbouwwerf

Gevestigd Anno 1600

Ontwerpt, vervaardigt,

's Lands Welvaren

repareert &amp; verbouwt

I. S. FIGEE

V A A R T U I G E N

Scheepsbouwmeester

VOOR ELK BEDRIJF

VLAARDINGEN

Specialiteit in Schepen

(Holland)

voor de Visscherij e i

Telegram-Adres FIGEE

de Tropen

Telefoon No 202